IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 145)**

z dnia 9 marca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 145)

9 marca 2023 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji spółek z udziałem portów morskich (cel istnienia, plany na przyszłość, wyniki finansowe w latach 2015-2023, nadzór właścicielski nad tymi spółkami, polityka kadrowa).

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Monika Bagińska** doradca techniczny w Departamencie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Urbaś** prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Nowak** prezes zarządu Portu Gdańskiego Eksploatacja SA, **Adam Kłos** dyrektor Departamentu Handlowego w Morskim Porcie Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Artur Lass** członek rady nadzorczej Straży Ochrony Portu Gdańsk Sp. z o. o., **Justyna Zabraniak-Woźniak** specjalista do spraw nadzoru właścicielskiego Morskiego Portu Gdynia SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowka, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego oraz pozostałych zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji spółek z udziałem portów morskich (cel istnienia, plany na przyszłość, wyniki finansowe w latach 2015-2023, nadzór właścicielski nad tymi spółkami, polityka kadrowa). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie, chociaż panie przewodniczący, szanowni państwo, mam problem z tematem posiedzenia Komisji, ponieważ według nas, jest to nawet nie drugo- ani nie trzecio- tylko czwartorzędny temat posiedzenia tak szacownej Komisji.

Będziemy się zajmować spółkami córkami portów, które stanęły na wysokości zadania w roku ubiegłym i na początku tego roku, jeżeli chodzi o kryzys energetyczny, kryzys wojenny. Przeładowały gigantyczne ilości zarówno węgla, paliw, jak i dostaw amerykańskiej broni. Zostało to zrobione również przez spółki córki tychże zarządów. Jak państwo doskonale wiecie, zarządy morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej same z siebie nie prowadzą działalności operatorskiej, tylko właśnie przez operatorów firm, mają takie spółki, ale do rzeczy.

Szanowni państwo, rozmawiamy o dziesięciu spółkach, które w sumie zatrudniają ponad 900 osób. Na jedną spółkę przypada może 95 osób, ale po kolei. Po to, żeby nie przedłużać, chętnie odpowiemy na państwa pytania, ale dla pełnej wiedzy i jasności, jakie są to spółki, już państwu mówię.

W gestii Zarządu Morskiego Portu Gdynia jest Przedsiębiorstwo Portowe „Sieć". Jego działalność gospodarcza związana jest z utrzymaniem, konserwacją i naprawą sieci infrastruktury portowej, energetycznej, wodno -kanalizacyjnej i cieplnej, będącej własnością Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Po to, żeby nie prowadzić tzw. outsourcingu, zarząd portu ma swoją spółkę, która zajmuje się wskazanym utrzymaniem.

Druga spółka będąca we władaniu portu w Gdyni to Bałtycka Baza Masowa, przy czym 50% udziałów ma grupa kapitałowa Azoty Puławy. Zajmuje się przede wszystkim przeładunkiem produktów chemicznych, w szczególności nawozów sztucznych. W latach 1997-99 w ramach działalności spółki wybudowane zostały dwa terminale przeładunkowo-składowe, jeden do obsługi ładunków masowych płynnych, drugi do obsługi ładunków masowych sypkich, luzem. W roku 1999 uzyskano pozwolenie na użytkowanie oraz rozpoczęto eksploatację nowo wybudowanych terminali, a więc spółka zarabia sama na siebie świadcząc szeroko usługi portowe, przeładunkowo-składowe. Jest to druga spółka.

Trzecia spółka w Gdyni to TERRAMAR Spedycja Międzynarodowa. Jest to również wewnętrzna spółka córka, żeby nie generować kosztów na zewnątrz. Ma ona na celu aktywizację towarów do obsługi przez port w Gdyni, rozszerzenie współpracy z kontrahentami przy wykorzystaniu swoich zasobów. Przedmiotem prowadzonej działalności jest spedycja międzynarodowa, spedycja krajowa oraz usługi agencji celnej i magazynowanie. Jest to o tyle ważne, szanowni państwo, że z opłat celno-skarbowych trafiają naprawdę gigantyczne pieniądze do Krajowej Administracji Skarbowej między innymi właśnie dzięki spółkom operatorskim. Kierunkiem rozwoju spółki na najbliższe lata jest łączenie spedycji portowo-morskiej i lądowej z usługami logistycznymi, magazynowymi wraz ze specjalizacją w pracochłonnych i złożonych usługach niszowych. Firma inwestuje w specjalistyczne urządzenia załadowczo-wyładunkowe, oczywiście nie w takim stopniu jak np. Port Gdański Eksploatacja, o czym zaraz będziemy rozmawiać, niemniej jednak jesteśmy bardzo zadowoleni z ich zakresu. I nie tylko my. Przykład kryzysu energetycznego i gigantyczne wolumeny, jeżeli chodzi o wywóz węgla z portów Gdynia i Gdańsk pokazały, że inwestycje te w bardzo krótkim czasie przyniosły korzyść.

Przejdźmy zatem do Gdańska. Port Gdański Eksploatacja to właśnie wspomniane urządzenia załadowczo-wyładunkowe, tzw. liebherry. Czas oczekiwania u kontrahenta niemieckiego na ich pozyskanie to prawie rok. Są to bardzo drogie urządzenia, ale bardzo przyczyniają się do usprawnienia wyładunku materiałów sypkich masowych w portach. Przykład węgla czy covidu, szczególnie w portach północnoamerykańskich, pokazał, że nawet duże masowce potrafią stać po trzy miesiące na redzie portu San Francisco, Los Angeles czy Nowy Jork, ponieważ nie ma urządzeń, nie ma operatorów, którzy potrafią sprawnie to wywieźć. A więc w tym kontekście oczywiście mając skalę porównawczą do Ameryki Północnej jakoś sobie z tym poradziliśmy.

Firma powstała w wyniku przekształceń własnościowych Morskiego Portu Handlowego Gdańsk w 1991 roku do działalności handlowej właśnie w zakresie obsługi przeładunków. Firma świadczy usługi w zakresie przeładunków, składowania towarów w obrocie międzynarodowym pomiędzy morskimi i śródlądowymi środkami transportu statek – barka. Jest to jeden z niewielu operatorów, który jest w stanie, szanowni państwo, wykorzystać jeszcze ułomny, ale jednak transport śródlądowy. Przykład na to mieliśmy niedawno, kiedy wielkogabarytowy ładunek został przetransportowany dolną Wisłą w górę rzeki do zakładów petrochemicznych Orlen w Płocku. Jeżeli jeszcze ktoś wyśmiewałby się z żeglugi śródlądowej, to pan dyrektor zaraz uzupełni moją wypowiedź. Szanowni państwo, firma zatrudnia 360 osób.

Uprzedzając ewentualne pytania, wnioski czy spostrzeżenia i obawy, w tym roku absolutnie nie planujemy zmiany struktury właścicielskiej w żadnej z podległych spółek, a szczególnie w Porcie Gdańskim Eksploatacja. Było to przedmiotem obrad zarówno Rady Dialogu Społecznego u pana prezydenta Andrzeja Dudy, jak i Pomorskiej Rady Dialogu Społecznego, gdzie przewodniczący Krzysztof Dośla z Solidarności również wyrażał takie obawy. Uspokajam, na razie nie ma takich planów, aczkolwiek rzeczywiście decyzja należy do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Kolejna spółka to Przedsiębiorstwo Usług Portowych REZERWA ze 100% udziałów Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Spółka również zatrudnia wykwalifikowanych pra-

cowników dla spółek portowych, szczególnie w okresach spiętrzenia prac przeładunkowych. Na przykład, kiedy na kotwicowisku czy na redzie portu Gdańsk stoi kilkanaście statków z węglem, są nieocenieni w podobnych sytuacjach alarmowych.

Jeżeli chodzi o pion ochrony Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, jest to Straż Ochrony Portu Gdańsk sp. z o. o. Zatrudnia prawie 80 pracowników. Szanowni państwo, każdy teren portu jest terenem strategicznym dla państwa polskiego, zarówno w Gdyni, Gdańsku, jak i w Szczecinie i Świnoujściu. Oprócz przeładowywania węgla, paliw płynnych czy sprzętu wojskowego od naszych sojuszników ze Stanów Zjednoczonych każda spółka musi mieć wyspecjalizowany, profesjonalny pion ochrony z dobrym wyposażeniem. Dlatego spółka SOPG sp. z o. o. prowadzi takie działania. O szczegóły poproszę pana dyrektora, poproszę o wyjaśnienie, na jakim jest to etapie. Natomiast najważniejszym zadaniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jest zapewnienie we wszystkich portach sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania, żeby nie było takich sytuacji jak z tzw. hiszpańskimi nurkami w Zatoce Gdańskiej.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Spółka Terminal Promowy Świnoujście. Oczywiście 100% posiada tam Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Wszystkie spółki, o których mówiłem i będę mówił, charakteryzuje jedna rzecz, a mianowicie dbałość właściciela, czyli Skarbu Państwa o to, żeby usług, obsługi portów nie wynosić na zewnątrz, ponieważ nie wiadomo do kogo to trafi. Jesteśmy w sytuacji kraju przyfrontowego, więc wolimy korzystać ze swoich doświadczonych zasobów, które do tej pory świetnie się sprawdzały, wraz ze wszystkimi tego konsekwencjami. Oczywiście jest dosyć duże uzwiązkowienie. Tutaj ukłon w stronę posła Borowczaka, który jako Solidarność trójmiejska doskonale zna te tematy. Oczywiście nie mamy z tym żadnego problemu. Współpraca pomiędzy zarządami spółek a zarządem morskich portów, związkowcami i pracownikami jest niezakłócona.

Oprócz Terminala Promowego Świnoujście są Polskie Terminale SA. Jest to kolejna spółka, która świadczy usługi nadzoru nad eksploatacją specjalistycznych jednostek pływających oraz usługi związane z gospodarką morską, jeżeli chodzi o promocję. Razem z Klastrem Morskim organizuje również Międzynarodowy Kongres Morski, na którym kilka lat temu był szef największej organizacji IMO, pan Kitack z Korei Południowej. Zarazem była to także mocna promocja zarówno naszego rynku promowego, jak i gospodarki morskiej oraz Zachodniego Pomorza. Spółka nie jest duża, zatrudnia dziewięciu pracowników.

Najważniejsza, moim zdaniem perła w koronie, nasza nowa inwestycja, która cieszy się dużym zainteresowaniem ze strony największych graczy to Polski PCS Port Community System. Mówimy o dygitalizacji usług portowych. Każdy armator, który zdecyduje się wysłać statek z kontenerami czy z jakimś ładunkiem do Polski, zawsze zapyta swojego agenta handlowego, agenta celnego, czy jest obsługa cyfrowa, czy jak będzie stał np. w Cieśninach Duńskich czy na redzie portu w Gdańsku, może zrobić odprawę celną, fitosanitarną czy niestety jak w latach 80. albo nawet na początku lat 2000., co moim zdaniem powinno być powodem do wstydu wszystkich zajmujących się gospodarką morską na przestrzeni ostatnich 30 lat, będzie musiał ręcznie wypisywać odprawy fitosanitarne i tracić czas. Jak szanowni państwo wiecie, czas spędzony przez statek w porcie mierzy się grubymi tysiącami dolarów. Jeśli pewne rzeczy można usprawnić, zrobić wcześniej, to my to robimy. Dlatego Port Community System, Polski PCS, w którym udziały mają wszystkie nasze trzy porty, świetnie się sprawdza. Korzystają z tego najwięksi armatorzy, którzy zawijają np. do Baltic Hub, dawnego DCT w Gdańsku.

Reasumując, szanowni państwo, panie przewodniczący, jesteśmy dumni z naszych portów, zarządów morskich portów, jesteśmy dumni ze spółek operatorskich. W momencie próby, w momencie kryzysu energetycznego, węglowego poradzili sobie. Mam nadzieję, że już do lamusa odejdą mrzonki polityków dzisiejszej opozycji, którzy uważają, że największym polskim portem powinien być Hamburg. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister jak zwykle bardzo szczegółowo, dokładnie przedstawił informację, nawet zastanawiam się, czy przeprowadzić debatę, ale otwieram dyskusję.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Jak zajmiemy Niemcy, to będzie nasz największy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Niemcy sami się zdegenerują i przyjdą pod nasze władztwo, a więc spokojnie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący dobrze mówi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku chciałbym wyrazić zdziwienie informacją przekazaną przed chwilą przez pana podsekretarza, który najpierw stwierdził, że spółki zależne głównie od portów morskich nie są godne tego, żeby Wysoka Komisja zajmowała się nimi, po czym stwierdził, że pracuje tam 900 osób. 900 osób, panie podsekretarzu, to nie są przelewki. Wydaje mi się, że od tego jesteśmy, żeby sprawować nadzór właścicielski nad podmiotami funkcjonującymi w sferze gospodarki morskiej, również tymi nie wprost zależnej od Skarbu Państwa.

Jestem natomiast winien Wysokiej Komisji wyjaśnienie, skąd wziął się ten temat w naszym planie pracy. Powinien pan wiedzieć, panie podsekretarzu, że w listopadzie ubiegłego roku wysłałem zapytanie do pańskiego szefa, pana ministra Gróbarczyka, prosząc o dosyć proste i oczywiste informacje na temat spółek zależnych od portów morskich, czym się zajmują, ile ich jest, jakie mają wyniki, kto zasiadał w radach nadzorczych i zarządach, itd. Oczywiście jeszcze rozwinę ten wątek. Minął opisany w ustawie o wykonywaniu mandatu posła i senatora czas, a odpowiedzi nie było. Skoro nie było, to poprosiłem Wysoką Komisję, żeby zechciała poprosić o stosowną informację i zwołać posiedzenie. Tak się stało. Po tym jak już Komisja wprowadziła temat do planu pracy, odpowiedź wpłynęła, ale w odpowiedzi tej, szanowni państwo, było zamieszczenie różnych linków i dosyć niegrzeczne zaproszenie mnie, żebym sobie gdzieś tam klikał i szukał odpowiedzi, informacji. W związku z tym napisałem do pana premiera, tym razem interpelację, nie zapytanie poselskie. W efekcie aktywności pana premiera, oczywiście znowu ze złamaniem wszelkich terminów, wpłynęła odpowiedź. Odpowiedź ta jest trochę szersza od tego, co otrzymała Wysoka Komisja, dlatego że w pewnym stopniu dotyka personaliów, które w materiale komisyjnym są pominięte, aczkolwiek prosiłem o personalia, jeżeli chodzi o osoby pracujące w organach spółek zależnych od portów morskich od 2015 roku. Mam tylko aktualne. Domyślam się, dlaczego.

Dlaczego zająłem się, zainteresowałem tymi sprawami również w wymiarze personalnym? Ponieważ pisałem o tym w zapytaniu i później w interpelacji – w spółkach tych działy się naganne rzeczy. W 2016 roku zdarzyły się tam decyzje, które później skutkowały, trochę rykoszetem, innymi zdarzeniami, które ostatecznie ciągle funkcjonują w pamięci zbiorowej na Pomorzu jako lex Horała. Chodzi o to, że port gdański powołał do rad spółek zależnych osoby, które nie miały wymaganych prawem kompetencji. Ministerstwo zorientowało się i wyrzuciło tych ludzi. Potem zmieniono prawo tak, żeby osoby nieposiadające wymaganych w tamtym czasie uprawnień mogły zasiadać w radach nadzorczych. Pojawiły się nazwiska, które państwo znacie, Patryk Felmet, dzisiaj Centralny Port Komunikacyjny, pan Marek Dudziński, Stocznia Wojenna, o którym kilkakrotnie rozmawialiśmy na forum Komisji.

W interpelacjach z tamtego czasu pisałem o sprawie, która trochę mnie zbulwersowała. 8 sierpnia 2016 roku było przejście z funkcji przewodniczącego rady Portu Morskiego Gdynia niejakiego pana Pawilczusa na stanowisko prezesa spółki zależnej „Sieć". Pytałem o to formalnie, dlatego że wydaje mi się, że konflikt interesów jest oczywisty. Jeżeli ktoś uczestniczy w organie, który powołał prezesa, a potem zarząd portu powołuje tę osobę na prezesa spółki zależnej, to wydaje mi się, że coś jest nie tak. Dwukrotnie prosiłem ministrów, żeby wyjaśnili tę sprawę. Do tej pory sprawa jest zbywana milczeniem. Być może stąd skrócenie horyzontu, jeżeli chodzi o personalia, do ostatniego roku, dlatego że rzeczywiście sprawy te trochę się postarzały.

Niedawno na Pomorzu znów bulwersującą stała się informacja, że wspomniany pan Pawilczus, prezes „Sieci" zamienił się z działaczem PiS-u, bodajże z Kobylnicy, na stanowiska. Jeden został prezesem jednej spółki, drugi zamienił się z nim na prezesostwo.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, czy będziemy zajmować się plotkami?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Proszę mi nie przerywać. Jest pan na posiedzeniu Komisji.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Jest to jakaś wewnętrzna wojenka posła Aziewicza między kolegami z okręgu wyborczego.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, proszę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Jesteśmy zakładnikami jakiejś ich wojenki. Bez żartów.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Ma pan obowiązek odpowiadać na pytania. Taka jest tutaj pana rola, panie podsekretarzu, a moją rolą jest zadawanie panu pytań. Po to jest Wysoka Komisja i Wysoki Sejm.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Na podstawie plotek?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jeżeli są wątpliwości w kontekście złamania prawa, to pan za to odpowiada.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

To proszę z tym do prokuratury.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Między innymi pan ma obowiązek donosić do prokuratury, jeżeli widzi pan, że dzieje się coś nagannego w podmiotach od pana zależnych. Stąd moje pytania dotyczące polityki kadrowej, czy są konkursy czy nie. Jeżeli rzeczywiście dwóch działaczy PiS-u zamieniło się miejscami, to czy każdy z nich wygrał odrębny konkurs, czy są to decyzje podejmowane suwerennie przez zarządy spółek, czy na zarządy spółek ktoś wywiera naciski?

Słyszałem także sporo o konfliktach w PG Eksploatacja. Spotykałem się ze związkowcami. Też nie jest tak, panie podsekretarzu, że wszystko było tam różowo. Doceniam kompromis, że ustaliliście, że prywatyzacja w tej chwili nie będzie realizowana, dlatego że pewnie rzeczywiście byłoby to kłopotliwe. Jestem ciekawy, jak się to ma do ustawy o portach i przystaniach morskich. Chyba nie było w tym zakresie zmian w prawie, a z ustawy chyba wynika obowiązek kontynuowania prywatyzacji, ale może czegoś nie dostrzegłem. Jeżeli popełniam błąd, będę wdzięczny za wyjaśnienia.

Tyle tytułem genezy. Myślę, że rząd nie może ograniczać posłom prawa do zajmowania się sprawami, które znajdują się w gestii branżowej komisji powołanej przez Wysoką Izbę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borowczak.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ja też się zgłaszałem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle Wieczorek, pan się kilka razy spóźnił na posiedzenie Komisji. Muszę pana trochę zdyscyplinować. Pan poseł Borowczak.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ale wykonywałem inne obowiązki, a też się zgłaszałem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł Borowczak. Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Wieczorek, dlatego że pan poseł Borowczak rezygnuje. Pan poseł Wieczorek nie może przyłożyć pastylki.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, nie przykładam tu pastylek. Panie ministrze, oczywiście mamy prawo wiedzieć i dowiadywać się, w związku z czym moja prośba jest następująca. Brak jest takiej informacji, wobec czego proszę o informację na piśmie o składach rad nadzorczych wszystkich spółek.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Wszystko jest w KRS-ie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie ma tu rad nadzorczych.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jest w KRS-ie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze, ale w KRS-ie nie będę szukał. Chcę od pana ministra. Wie pan, dlaczego chcę od pana ministra? Dlatego żeby pan powiedział, kto w radach nadzorczych jest członkiem PiS-u. Chciałbym się tego dowiedzieć.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Członek PiS-u nie może być członkiem rady nadzorczej?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Może być.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

W radach nadzorczych może być tylko Lewica i Platforma Obywatelska?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Chciałbym wiedzieć, ilu członków...

Poseł Artur Łącki (KO):

Z Platformy na pewno nikogo tam nie ma.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Z Lewicy też nikogo nie ma.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, mam gorącą prośbę. Nie róbcie tak polemiki, tylko przez mikrofon, dlatego że później nie da się tego zapisać w protokole i będzie dziura.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jest prośba o składy rad nadzorczych i informacje, jak to się zmieniało. Z ciekawości chcę zobaczyć.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Aktualne składy są w odpowiedzi na interpelację. Mogę pokazać.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To dobrze, ale chciałbym, żeby mi pokazano od 2015 roku.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

A ja poproszę od roku 2005.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ok. Za chwilę pan poseł głos zabierze głos i będzie ok. Kolejna sprawa to kwestia dotycząca Portu Gdańskiego Eksploatacja. Przyglądałem się tej sprawie. Mamy odpowiedzi na interpelację. Chciałbym powiedzieć, że sytuacja była bardzo zaawansowana. Rozumiem, że pan minister dzisiaj oświadcza, że coś tam się wstrzymało, ale chciałbym usłyszeć konkretną odpowiedź: czy zakończono już proces prywatyzacji? Przypomnę tylko, co napisano w odpowiedzi na interpelację z października ubiegłego roku. Cytuję:

„W ramach tego etapu jednemu z potencjalnych inwestorów została udzielona czasowa wyłączność negocjacyjna, której termin upływa z dniem 31 października 2022 roku. W ramach czasowej wyłączności pomiędzy potencjalnym inwestorem a stroną społeczną prowadzone są negocjacje odnośnie do pakietu socjalnego.”. W związku z tym proszę o jednoznaczną odpowiedź czy proces prywatyzacji zakończył się. Rozumiem, że bardzo prosto może się zakończyć. Jednemu negocjacyjnemu inwestorowi po prostu powie się: „Dziękujemy, zamykamy proces, nie chcemy prywatyzować”.

Kolejna rzecz w tym kontekście. Pomijam już inwestora. Nie chcę już o tym dyskutować, dlatego że mamy pełną informację od strony społecznej, co tam się działo. Rzeczywiście proces ten wyglądał skandalicznie, ale jeżeli się z tego wycofujecie, o ile pan minister to potwierdzi, to super, tym bardziej, że proszę zwrócić...

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Od razu potwierdzam, żebyśmy w to nie brnęli. Potwierdzam.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze. Rozumiem, że proces się zakończył. Temat jest jasny. Bardzo dobrze, że się zakończył, gdyż proszę zwrócić uwagę, że przychody ze sprzedaży wynoszą 276 mln zł, a zysk ze sprzedaży 111 mln zł. W związku z tym proszę mi powiedzieć, czy wynika to z marż, które spółka nakładała na prowadzoną działalność, czy z ilości towarów. Wiemy, co się dzieje, wojna, węgiel, itd. A więc z czego to wynikało?

Kolejna rzecz to spółka SOPG.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Straż Ochrony Portu.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, Straż Ochrony Portu. Taka jest pełna nazwa. Spółka ta przynosi regularnie straty. Moje pytanie jest takie, jaki jest plan, jeżeli chodzi o tę spółkę. Z informacji i planów na przyszłość, które pan minister przedstawiał, wynika, że jest ogłoszony przetarg na ochronę osób i mienia w formie bezpośredniej ochrony fizycznej, zabezpieczenia technicznego. Zakładając, że spółka nie wygra przetargu, czy będzie podlegała likwidacji? Jaki jest plan w tym zakresie, chyba że wiadomo, że wygracie bądź już wygrała. Wtedy trzeba się zastanowić, z czego wynikają straty. Oznacza to, że spółka jest źle zarządzana, jeżeli chodzi o kwestię związaną z ochroną mienia. Nie wyobrażam sobie, żeby jak ktoś startuje do przetargu, przestrzelił się i miał straty nie wiadomo z jakich powodów.

I ostatnia kwestia to kwestia dotycząca ostatniej spółki PCS. Jest to spółka z udziałem trzech portów. Moje pytanie jest takie, na jakim etapie jest realizacja systemu Polski Port Community System. Czy już jest zakończony w 100%? Czy projekt już jest zakończony w 100%? Rozumiem, że w tej chwili są to działania operacyjne.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Jest.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ok. Tylko o to chciałem zapytać. To tyle.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł przewodniczący Płażyński. Kto jeszcze chce zabrać głos w dyskusji, żebym zapisał? Właśnie byłem zażenowany, że nie widziałem pana zgłaszającego się.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Przecież się zgłaszałem. Czuję się dyskryminowany.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dobrze. Proszę bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To tak jak ja. Na tej sali PiS i Lewica są dyskryminowane.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie odnoszę się do perypetii kadrowych, o których wspominał poseł Aziewicz, gdyż przyznam, że też jestem nieco zaskoczony wątpliwościami. Jeżeli wydarzyły się jakieś rzeczy, które nie powinny się wydarzyć, to jak rozumiem z wypowiedzi pana posła, zostały skorygowane.

Patrzę tak naprawdę bardziej holistycznie na działalność spółki. Jeżeli chodzi o PG i o najważniejszą spółkę córkę, wydaje mi się, że tutaj jest powód do gratulacji. Mogę się mylić o rok, ale trochę śledziłem sytuację spółki. Zdaje się, że po wielu latach od 2018 roku spółka w końcu zaczęła przynosić dochody, pomimo ogromnych perypetii z prywatyzacją, rzeczywiście trudnych rozmów ze związkami, które bały się prywatyzacji. Od tego czasu przynosi dochody. Zaczęła przynosić kilka lat wcześniej, aniżeli wybuchła pełnoskalowa wojna, zaczęła się rosyjska napaść na Ukrainę. Nawet dochodzi tam do poważnych inwestycji. Proszę mnie poprawić, ale zdaje się, że w zeszłym roku dla PG w Gdańsku zostały zakupione bądź też wydzierżawione, bądź też wyleasingowane dwa bardzo nowoczesne dźwigi. Tak oceniam zmiany, które przynajmniej od kilku lat tam zachodzą. Nie mam aż takiej wiedzy historycznej, być może pan poseł dłużej jest parlamentarzystą i być może dłużej to śledzi, ale wydaje mi się, że przynajmniej od kilku lat zachodzą bardzo dobre zmiany, jeżeli chodzi o tę spółkę. Co do nadzoru, nie mam powodów na to narzekać.

Jeżeli chodzi o kwestię ochrony generalnie myślę, że chodzi nie tylko o port w Gdańsku – są to po prostu spółki Skarbu Państwa. Wydaje mi się, że powinniśmy rzeczywiście spojrzeć na to nieco szerzej. Być może to nie jest dokładnie temat dla naszej Komisji, ale mam wrażenie, że od 30 lat w spółkach Skarbu Państwa, ale też w jednostkach wojskowych patrzono dosyć lekceważąco na kwestie ochrony strategicznego mienia czy infrastruktury krytycznej. Tak się stało, że branża ochroniarska w dużej mierze opiera się na ludziach ze służb jeszcze z czasów PRL-u, byłych milicjantach. Oczywiście powoli to ewoluuje, zmienia się, ale w mojej opinii rzeczywiście bardzo często nie budzą oni najwyższej wiarygodności, chociaż potencjalnych partnerów na rynku jest już dużo więcej. Są też takie spółki ochroniarskie, które zapewniają wysoką jakość usług, a nie są związane ze światem służb PRL-u. Na to chyba rzeczywiście powinniśmy zwrócić większą uwagę.

Powinniśmy zwrócić uwagę na tworzenie własnych spółek w ramach przedsiębiorstw państwowych, nie tylko w portach wielkomorskich, ale po prostu w sektorze spółek państwowych, albo wybierać takie spółki, których rzeczywiście nie można połączyć gdzieś daleko z długim ramieniem Moskwy, które trzeba oceniać realnie, że może występować, jeżeli np. mamy do czynienia z wysokimi oficerami służb PRL-u, którzy teoretycznie dalej mogą mieć kontakt z jakimiś moskiewskimi służbami, a takie przypadki w Polsce w dalszym ciągu się zdarzają. Myślę, że jest to rzeczywiście ważny temat, który może nie dotyczy tylko portów, dlatego że spółek strategicznych mamy w Polsce bardzo dużo. Jest to chyba rozmowa na dużo szerszy temat. Nie chodzi o ostatnie lata, tylko chodzi o ostatnie 30 lat funkcjonowania naszej infrastruktury krytycznej i jej ochrony w Polsce. Myślę, że jest to dużo większy orzech do zgryzienia niżby się wydawało na pierwszy rzut oka. Chciałem przedstawić państwu taki komentarz.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Tym razem nie chciałem zabierać głosu, ale muszę skomentować mowę mojego pierwszego przedmówcy. Jeżeli dzisiaj zajmujemy się tematem politycznie, a nie merytorycznie, to porozmawiajmy politycznie. Onufry Zagłoba herbu Wczele skomentowałby to w ten sposób, że ubrał się diabeł w ornat i ogonem na mszę dzwoni. W takim razie, jeżeli dla pana, który sprowokował nasze dzisiejsze posiedzenie Komisji, tak dziwne i niedozwolone jest, że oto być może członek Prawa i Sprawiedliwości będzie w radzie nadzorczej, to chciałbym przypomnieć wzorowe zachowanie w latach 2007-2015. Wtedy było tak, że wszyscy członkowie rad nadzorczych na pewno należeli do Prawa i Sprawiedliwości, zapewne nikt nie był z Platformy Obywatelskiej ani z PSL-u. Było wzorcowe zarządzanie. Zresztą było wzorcowe zniszczenie

stoczni w Szczecinie, w Gdyni. Praktycznie wszyscy pracownicy rozgonieni na cztery wiatry, grabież majątku, współpraca z panią komisarz do spraw prywatyzacji Nelly Kroes, która powiedziała, że pomoc publiczna jest niedozwolona, gdy tymczasem Francja i Niemcy spokojnie angażowały się w pomoc publiczną i rozbudowywały swoje stocznie. Potem pamiętamy wzorcowe sprawy współpracy z Katarczykami. Wszystko było tam rzetelnie zrobione, wręcz absolutnie wzorcowo. Dzisiaj jest mówienie o tym, że spółka ochrony portu nie przynosi zysków. Nawet bałbym się, gdyby taka spółka przynosiła wielkie zyski. Przecież ma chronić, ma dbać o bezpieczeństwo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ma mieć straty?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście nie musi mieć strat, ale tutaj trzeba podchodzić bardzo merytorycznie, wnikliwie...

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Nie jest nastawiona na zysk.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

... na pewno nie być nastawionym na zysk.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie jest nastawiona na straty, chyba że uznajecie, że ma być nastawiona na straty.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie pośle Wieczorek.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle Wieczorek, mieliście tyle czasu, żeby ze sobą pogadać, a nie teraz znów sprzeczacie się do protokołu.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Widzę tutaj, jak kiedyś powiedziałem, tajemniczą tendencję naszej totalnej opozycji do samobiczowania. Przecież skorzystaliby z okazji i siedzieliby cicho, spokojnie tworzyliby jakąś merytoryczną atmosferę, dyskutowalibyśmy, dlatego że rzeczywiście czasami głosy krytyczne są potrzebne, jeżeli są konstruktywne. Zresztą po to jest opozycja. Ale tego, żeby cały czas w jakiś tajemniczy sposób się samobiczować, w zupełności nie rozumiem.

Jeżeli natomiast chodzi o PCS, jeżeli przyszłość wymaga od nas zarządzania logistycznego w oparciu o jakiekolwiek platformy informatyczne, inteligentną i bezpieczną wymianę informacji, to rozwijajmy, dbajmy o to, dlatego że jest to przyszłość, jest to wręcz zadanie cywilizacyjne nie tylko na rynku przemysłu stoczniowego, ale w ogóle na rynku informatyki. Logistyka nade wszystko. Dlatego myślę, że powinniśmy podejść do tego z jakąś powagą. Oczywiście jest prześmiewcza sugestia, że jest port w Hamburgu. Po co w Polsce nam CPK, jak mamy port lotniczy, lotnisko w Niemczech? Takie myślenie jest wręcz przykre. Z drugiej strony jest tak, że uderz w Niemcy, a zawsze Platforma Obywatelska się odezwie. To dziwne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle Czesławie. Myślę, że w następnej kadencji niezależnie od tego, czy będziemy w Sejmie czy nie, założymy szkółkę dla posłów z krótszym stażem parlamentarnym, żeby nauczyli się chwalić rządzących i nie zachowywać jak opozycja. Bardzo proszę, pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Znów mój przyjaciel Czesław sprowokował mnie. Mówiłem to już na forum Komisji, pewnie zaraz Kacper powie, że mówię to już kolejny raz, ale jak nasz kolega Czesław powtarza to w nieskończoność, muszę mu odpowiadać za każdym razem. Nikt nas nie zostawił samych. Niektórzy stoczniowcy dostali po 200 tys. zł odprawy. Na jeden dzień nie stracili pracy. Mówię o Gdańsku. Kiedy w latach 2005-2007 PiS przejęło władzę, kto

został prezesem? Jaworski. Zarządzał jakąś wypożyczalnią kaset. Jeszcze raz odpowiadam. Co zrobiliście? Tydzień po przegranych wyborach sprzedaliście Stocznie Gdańską Ukraińcowi Tarucie. Co zrobił Taruta? Wyburzył 90% zabytkowych hal nie wiem, jak dostał zgodę od konserwatora zabytków i starał się ze stoczni zrobić deweloperkę. Teraz wygraliście wybory. Pracowało tam 4700 osób. Budowaliśmy piękne statki. Wygraliście wybory. Odkupiliście to od Taruty. Wybudowaliście za 200 milionów urządzenie do wodowania. Przez pięć, siedem lat ani razu nie było użyte. Jeszcze raz o tym mówię. Kiedy my rządziliśmy, odbudowałem Wydział K3. Dziękowałem ministrowi Gróbarczykowi, dlatego że potem jeszcze przez jakiś czas pomagał mi. Pracowało tam 1400 ludzi. Jak są koledzy z Gdańska, to wiedzą. Wydział K3 przy Marynarki Polskiej zatrudniający 1400 ludzi. Zbudowaliśmy tam 48 jednostek, dzięki panu Gróbarczykowi dwa od stępki po banderę, dlatego że pomógł mi załatwić gwarancje.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Niech pan głośno tego nie mówi.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):
Nie, dlaczego? Jestem taki, jaki jestem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Już po Gróbarczyku.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):
To był nas wspólny interes. W Stoczni Gdynia zrobiliście prezesem Kazia Smolińskiego. Notabene w jednej ze spółek jest Dariusz Smoliński, nie wiem, czy to syn, brat czy pociotek, może zbieżność nazwisk, niejednemu psu Burek. Jak do Stoczni Gdynia przyszedł Smoliński, jakie miał doświadczenie? Już o tym mówiłem. Był radcą prawnym w małej spółdzielni. Został prezesem stoczni, która miała zawał. W Gdańsku pamiętamy.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Panie pośle, będziemy się zajmować personaliami?

Poseł Jerzy Borowczak (KO):
Tak. Jak wy mówicie, że to my, to ja wam udowadniam, że nie my.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Nie.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):
Kaziu Smoliński został...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panie pośle, pogodzę was. Przed chwilą poseł ze Szczecina mówi, że ze Szczecina dobrze widać Gdańsk, a poseł z Gdańska mówi, że z Gdańska dobrze widać Szczecin. Nie wiem, jak wymieniacie się lornetkami.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Mówiliśmy o Szczecinie i Gdyni.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):
Pracowałem i w Gdańsku, i w Szczecinie. W stanie wojennym najdłużej pracowałem w Szczecinie na Międzyodrzu kopiąc studnie głębinowe. Mam duży sentyment do Szczecina. Jak odbudowywali stocznię za Piotrowskiego, jeździłem tam po naukę. Naprawdę nieźle to wyglądało. Gdyby nie pewne czynniki polityczne, może stocznia by przetrwała, ale wracając do Stoczni Gdynia, Kaziu Smoliński zostaje prezesem Stoczni Gdynia. Radca prawny spółdzielni. Znam armatorów od 30 lat. Mówią: „człowieku, ja tu nie dam 100 milionów dolarów, bo ten człowiek nie wie, o czym ze mną rozmawia".

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):
Kandyduje na prezydenta Tczewa.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Tak, w tym samym czasie. Stocznia miała zawał, więc proszę cię, Czesławie. Nie będę mówił o Szczecinie, ponieważ nie znam go dokładnie, ale jeżeli jak mówicie, w stoczni zniszczonej do zera, lokujecie największy program Batory i stawiacie tam stępkę, jak wy to nazywacie, to nie mówcie, że zniszczyliśmy tę stocznię. Jeżeli byłaby zniszczona, to nie stawialibyście tam stępki. Chyba logiczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Czesław, dlatego że to ważne. Tak, to ważne.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście ad vocem. Rodowody i geneza. To ja też przypomnę, jak prywatyzowaliście stocznię w Szczecinie. Oczywiście tak sprywatyzowaliście, że całkowicie ją pogrzebaliście. Aleksander Grad będący wtedy ministrem Skarbu Państwa potem został kim został, pamięta pan kim został? szefem PGE energii atomowej i budował energię atomową, ale tak budował, że lokalizacji przez półtora roku... Pobierał potężne pieniądze. Właśnie mówimy o takich waszych talentach.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czesławie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panowie, czy ja nie mogę...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Nie wspomnę już o PŻB, kiedy pan wiceminister, podsekretarz, pan Baniak prywatyzował również PŻB za przysłowiową czapkę gruszek.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jest czapka gruszek. Czekaliśmy na to.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Za garść orzechów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, mam prośbę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Zamieniam czapkę gruszek na garść orzechów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Podnieśliście bardzo ważne tematy. Żadnych plotek nie było. Czy pan minister chciałby się krótko ustosunkować?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo krótko. Program Batory za wiele miliardów złotych od pana premiera Morawieckiego i całego polskiego systemu finansowego jest realizowany w Gdańsku w prywatnej stoczni.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Mówiłem panu ministrowi od początku, że do Gdańska z tym. Zbudujemy to.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Również w tej sprawie nawet nie zająknęliście, żeby nie wiem, podziękować, trzymać kciuki, powiedzieć, że gratulujemy, będziemy to kontynuować, jeżeli nie daj Panie Boże, wygracie wybory na jesieni, natomiast kończąc...

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Panie ministrze, jestem w stoczni Remontowa i przyglądam się kadłubowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie Jerzy, prośba.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Kończąc przy tej okazji chciałbym jeszcze raz podziękować stoczniowcom, portowcom, dokerom, operatorom portowym za gigantyczną pracę, jaką wykonali w ostatnim roku.

Kiedy 24 lutego ub.r. bolszewicka Rosja pełnoskalowo zaatakowała niepodległą Ukrainę, wiedzieliśmy doskonale, że polskie porty będą musiały wykonać gigantyczną pracę w zakresie zapewnienia Polsce bezpieczeństwa energetycznego, jeżeli chodzi o paliwa, węgiel, jak również w imporcie, w sprowadzaniu, w logistyce sprzętu wojskowego. To nie jest tak, że tylko Rzeszów i Lotnisko Jasionka jest międzynarodowym hubem logistycznym. Również polskie porty są w tej układance bardzo ważnym podmiotem. Bardzo wam dziękuję, kłaniam się w pas. Proszę przekazać wszystkim pracownikom, że 24 godziny na dobę w bezpieczny sposób dbają o interes państwa polskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Dla pogodzenia Pomorza Zachodniego z Pomorzem Gdańskim proponuję, żebyśmy może zrobili jakieś wyjazdowe posiedzenie Komisji pomiędzy Słupskiem a Koszalinem. Wtedy być może zamknęlibyśmy już wszystkie historyczne problemy.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

A wszystkiemu winny jest pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

I pan poseł Wieczorek.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Drodzy państwo, dziękuję za udział w posiedzeniu Komisji. Dziękuję za żywą dyskusję. Dziękuję panu ministrowi za udzieloną informację.

Wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji.